

RUIM BAAN VOOR DE FIETS...

maar nieuwe Vinexen niet fietsvriendelijk

De fiets als vervoermiddel heeft onmiskenbare voordelen voor afstanden beneden de 7,5 kilometer, vooral binnen steden. Hij spaart immers veel ruimte en geld uit en ontziet het milieu. Toch vindt 48% van de verplaatsingen over korte afstanden nog steeds per auto plaats en slechts 27% per fiets. De afgelopen jaren is de fietsinfrastructuur sterk verbeterd, vooral door het Masterplan Fiets. De daling in het fietsgebruik werd daarmee tot staan gebracht. Voor een stijging zijn echter nog meer verbeteringen nodig plus - heel belangrijk - maatregelen om gewoonterijders de auto uit te krijgen.

Per 1 januari 1997 is het Masterplan Fiets (MPF) stopgezet.

Dit plan was een uitvloeisel van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en moest het fietsgebruik in Nederland stimuleren en veiliger maken. Wat het heeft opgeleverd wil Ton Welleman, projectleider van het MPF en hoogleraar fietskunde aan de TU Delft, nog niet zeggen: "We zijn het project momenteel aan het afleggen. Eind '97, als de evaluatie achter de rug is, wil ik pas uitspraken doen over de resultaten". Theo Michels van het CROW, het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur in Ede, is minder terughoudend: "De slogan van het MPF was 'meer en veiliger'. Veiliger is het fietsen zeker geworden, want er zijn beduidend minder fietsers overleden en gewond geraakt. Veiliger in de zin van 'minder fietsdiefstallen', is het fietsen niet geworden want er worden nog steeds zo'n 900.000 fietsen per jaar gestolen. Ook is het fietsen veel comfortabeler geworden, maar dat heeft nog niet geleid tot een

stijging van het fietsgebruik. Wel is de teruggang van de laatste decennia tot staan gebracht en heeft het fietsgebruik zich hersteld van de dip die ontstond door de invoering van de OV-jaarkaart voor studenten".

Stimulering van het fietsgebruik is volgens Michels een zaak van zeer lange adem. De echte effecten van het MPF moeten over tien jaar blijken. Hij is redelijk optimistisch: "De fiets staat weer op de politieke agenda, steden komen met fietsplannen en budgetteren voor langere termijnen". Veel steden betreuren het dat de rijksbijdrage aan fietsvoorzieningen eerst werd verlaagd van 80 tot 50 procent en sinds 1996 helemaal is afgeschaft. Michels vindt dat "begrijpelijk", maar dat is volgens hem "een onvermijdelijk gevolg van het decentrale verkeer- en vervoersbeleid waarvoor gekozen is". Gemeenten moeten fietsvoorzieningen nu betalen uit de algemene verkeersmiddelen.

Het CROW was de afgelopen jaren betrokken bij enkele belangrijke fietsprojecten. Dit kenniscentrum verzamelt en verspreidt "geaccepteerde standaardkennis" en ontwikkelt ontwerpmethodes, richtlijnen en normen voor de hele verkeersinfrastructuur inclusief die voor de fiets. Daarvoor stelt het CROW werkgroepen van praktijkmensen samen. Michels organiseerde en begeleidde werkgroepen over 'fietsvoorzieningen',

Masterplan Fiets: meer en veiliger

Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1989 noemt de fiets een belangrijk alternatief voor de auto. Die keuze werd uitgewerkt in het Masterplan Fiets uit 1990.

Doel: fietsgebruik bevorderen en gelijktijdig de veiligheid en aantrekkelijkheid vergroten.

Tussen 1990 en 1995 werden er onder het Masterplan Fiets ongeveer 700 projecten uitgevoerd: 567 kilometer fietspad en verder fietstunnels en -bruggen, en verbeteringen van rotondes, kruispunten en fietsenstallingen. In totaal droeg het rijk 239 miljoen bij aan fietsvoorzieningen.

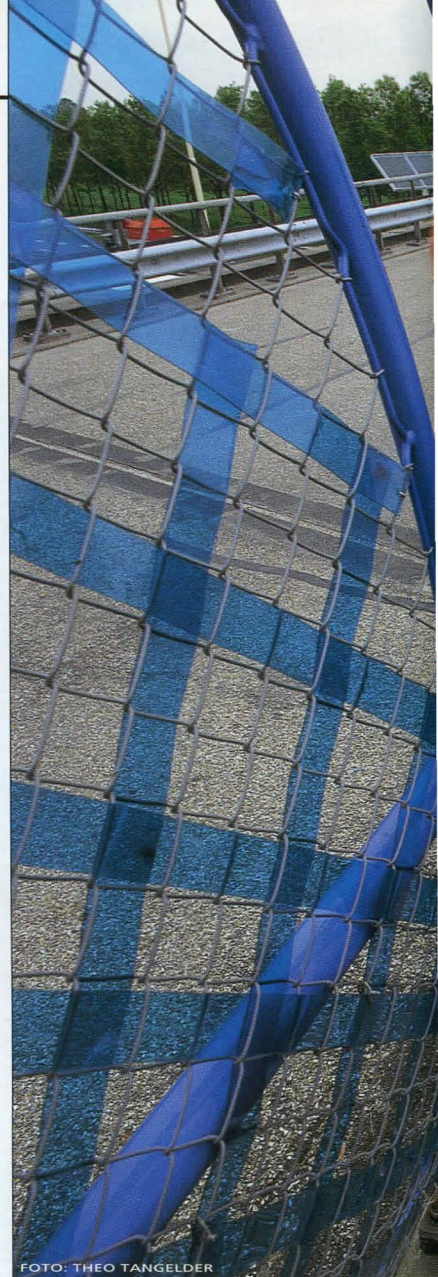


FOTO: THEO TANGELDER

'fietspadenbeheer' en 'fietsparkeren'. Deze werkgroepen leverden een aantal uitermate degelijke en praktische handboeken af zoals 'Tekenen voor de fiets', 'Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur', 'Plaats maken voor de fiets' en 'Leidraad voor parkeren en stallen'. Van 'Tekenen voor de fiets', waar toe de Fietzersbond ENFB het initiatief nam, zijn duizenden exemplaren verkocht en goedlopende Engelse en Duitse edities verschenen. Voor ambtenaren, bestuurders en politici stelde het CROW handzame 'beleidswijzers' samen. Michels: "Wethouders en raadsleden hebben argumenten en ingrediënten nodig om draagvlak te creëren voor hun fietsplannen. Onze beleidswijzers helpen hen daarbij".

SAMENHANGEND NETWERK

De CROW-publicaties laten zien dat we in Nederland precies weten hoe een goede fietsinfrastructuur eruit behoort te zien. Michels: "Er moet sprake zijn van een samenhangend, fijnmazig net-



Innovatieve fietsprojecten

• **BESCHUT FIETSEN:** op het traject Houten-Nieuwegein-Utrecht werd op een winderig viaduct over de A27 een windscherm geplaatst van 360 meter lang en 1,95 meter hoog. Het bestaat uit gebogen panelen met gespannen ijzergaas waar doorzichtige lamellen van lexan doorheen gevlochten zijn (zie foto). De tegenwind is met 60-70% afgenomen.

• **AUTOMATISCH TOEGANGSCONTROLE VOOR RIJWIELSTALLINGEN:** twee poortjes bij in- en uitgang, één voor de fiets, één voor de eigenaar. De fiets krijgt een chip, de eigenaar een chipkaart. Als gegevens van de chip en de chipkaart overeenkomen gaat de toegangsluis open. Systeem werkt, maar geplande praktijktesten in Haarlem en Kampen werden afgeblazen vanwege reorganisatie NS en te hoge kosten.

• **VERBETERING STALLINGEN IN BINNENSTADSWIJKEN** (Vogelenbuurt Utrecht): 60 extra fietsklemmen met aanbindmogelijkheid, 3 afsluitbare fietsentrommels (op parkeerplaats auto; plaats voor 4 fietsen; kosten f 15,- per maand) en 5 buurtstallingen (40-60 fietsen; kosten f 10,- per maand). Effect: hoog gewaardeerd, veel gebruikt, maar geen stijging fietsgebruik. Wel veel nieuwe fietsen aangeschaft.

• **WACHTTIJDVOORSPELLER** (Zwolle): fietsers zijn minder snel geneigd door rood te rijden als ze weten hoe lang ze nog moeten wachten. Maximale wachttijd 60 seconde. Effect: beduidend minder fietsers door rood.

werk van kwalitatief goede fietspaden. Fietsers kunnen dan zelf een handige route kiezen en zich gemakkelijk oriënteren. Een goed netwerk lokt fietsers naar de snelste en veiligste verbinding, en is hiërarchisch opgebouwd uit hoofdroutes, wijkroutes en buurtroutes. Die moeten goed op elkaar en op interlokale routes aansluiten”.

Delft was de eerste stad in Nederland die in de jaren '80 zo'n fietsroutenet ontwikkelde. De stad investeerde er 29 miljoen gulden in en verwierf er wereldfaam mee. Het meeste geld ging zitten in fietsbruggen, -viaducten en doorbraken. Ook Tilburg en Houten hebben inmiddels een aardig netwerk. Michels:

“Delft heeft een schaakbordpatroon, het netwerk in Tilburg en Houten is stervormig. Het aardige van Houten is dat de auto's daar niet direct van de ene wijk naar de andere en naar het centrum kunnen; ze moeten omrijden via rondwegen, terwijl fietsers overal binnendoor kunnen en op kruispunten voorrang hebben”.

Je zou verwachten dat de stedenbouwkundige structuur van de nieuwe Vinexlocaties net zo fietsvriendelijk is als die van Houten. Uit een onderzoek dat Arjen Zijlstra voor de Fietsersbond ENFB uitvoerde, blijkt dit echter niet het geval te zijn. De stedenbouwkundige structuur van de meeste Vinexen die Zijlstra onderzocht, wordt veel meer door de auto dan door fiets en openbaar vervoer gedragen. Hoofd(auto)wegen lopen veelal niet langs maar door woongebieden en als je per auto naar een andere wijk of een andere plaats wil, hoef je ook niet via een rondweg. Van autovrije wijken en parkeren op afstand is nauwelijks sprake. Dat geldt ook voor menging van wonen en werken, wat voor korte, fietsbare afstanden zou kunnen zorgen. Fietsvoorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer worden bovendien pas aangelegd als de eerste woningen al jaren zijn opgeleverd. Daardoor raken nieuwe bewoners gewend aan de auto en stappen ze daarna niet snel meer over op fiets en openbaar vervoer.

GEWOONTGEDRAG

Gewoontevorming is immers een belangrijke reden waarom automobilisten - ondanks de sterk verbeterde fietsvoorzieningen - voor de korte afstanden niet overstappen op de fiets. Psycholoog Henk Aarts die vorig jaar promoveerde op 'gewoontegedrag en vervoermiddelkeuze': “De meeste mensen wegen de voor- en nadelen van verschillende vervoersalternatieven niet rationeel tegen elkaar af. Als ze ergens heen moeten, zetten ze een script in hun hersenen in werking dat hun beslissingen automatiseert. Zonder erbij na te denken pakken veel mensen de auto”.

Sterke autogewoontes kunnen volgens Aarts alleen met rigoureuze maatregelen doorbroken worden. Aarts: “Bij kleine veranderingen schuiven gewoontenrijders hun vertrouwde script niet terzijde. Autogewoontes doorbreek je pas als bijvoorbeeld parkeerplaatsen op tien minuten lopen liggen. Dan moeten mensen nieuwe afwegingen maken”. Goede fietsvoorzieningen zijn dus wel een noodzakelijke, maar geen voldoende voorwaarde om automobilisten voor de korte afstanden over te doen stappen op de fiets. Volgens Michels is er een push-en pull-beleid nodig. De fiets moet niet alleen aantrekkelijker gemaakt worden, maar daarnaast moet het autogebruik op korte afstanden ook ontmoedigd worden. Steden ontkomen er volgens hem niet aan om de fiets ruim baan te geven. Daarvoor zijn de voordelen van de fiets te groot en zorgt de auto voor te veel congestieproblemen. Echt bang voor opstandige automobilisten hoeven gemeentebesturen niet te zijn. Want 85% van de bevolking vindt dat er meer geld besteed moet worden aan fietsvoorzieningen en maar liefst 87% kiest voor de fiets als de belangen van de auto botsen met die van de fiets. Bovendien vinden automobilisten zelf dat ze voor 65% van autoritten binnen de bebouwde kom en voor 40% van de interlokale verplaatsingen net zo goed de fiets hadden kunnen pakken.

HENK DONKERS

Inlichtingen:

- CROW, tel. 0318 - 62 04 10
- ENFB, tel. 030 - 29 18 171